VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO’S

OVER DE UITVOERING VAN RICHTLIJN 2000/53/EG
BETREFFENDE AUTOWRAKKEN

VOOR DE PERIODE 2014-2017

1. Inleiding

Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken[[1]](#footnote-2) (de autowrakkenrichtlijn) heeft als voornaamste doelstelling te voorkomen dat er afval geproduceerd wordt uit voertuigen en hun onderdelen, zodat de hoeveelheid definitief te verwijderen afval en het algehele effect daarvan op het milieu afneemt. Bovendien beogen de in de richtlijn vastgelegde maatregelen de verbetering van de milieuprestaties van alle marktdeelnemers die betrokken zijn bij de levenscyclus van een voertuig, met name de marktdeelnemers die rechtstreeks betrokken zijn bij de verwerking van autowrakken. De autowrakkenrichtlijn volgt een benadering die strookt met een circulaire economie, door ecologisch ontwerp aan te moedigen, gevaarlijke stoffen in voertuigen te bannen en hoge streefcijfers op te leggen op het gebied van hergebruik/recycling/nuttige toepassing, waarmee het hergebruik van waardevolle materialen uit autowrakken en het behoud van kostbare grondstoffen voor de economie beoogd wordt.

Artikel 9 van de autowrakkenrichtlijn verplicht de lidstaten om de drie jaar verslag uit te brengen aan de Commissie over de uitvoering van de richtlijn, op basis van een vragenlijst waarvan de inhoud is vastgesteld bij Beschikking 2001/753/EG van de Commissie[[2]](#footnote-3). Deze vragenlijst bestaat uit twee delen: het eerste deel betreft nadere bijzonderheden over de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving, het tweede deel behelst informatie over de feitelijke uitvoering van de richtlijn. De Commissie is verplicht op basis van de door de lidstaten voor de verslagperiode verstrekte informatie een verslag over de uitvoering op te stellen.

Dit is het vierde verslag over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn. Het bestrijkt de verslagperiode van 22 april 2014 tot en met 21 april 2017. Alle eerdere verslagen zijn beschikbaar op de website van de Commissie.[[3]](#footnote-4)

25 lidstaten hebben informatie verstrekt over de verslagperiode 2014-2017. Drie landen (Letland, Malta en Hongarije) hebben nog geen informatie verstrekt. Hiermee is het aantal informatieverstrekkende landen licht afgenomen ten opzichte van eerdere verslagperioden: over de verslagperiode 2008-2011 hebben alle lidstaten een uitvoeringsverslag ingediend bij de Commissie, en over de periode 2011-2014 hebben twee lidstaten (Nederland en Spanje) geen verslag aangeleverd.

Over het algemeen was de verstrekte informatie veelal volledig en van voldoende kwaliteit. Deze informatie is aangevuld met informatie uit andere informatiebronnen, in het bijzonder nationale wetgeving, die is gecontroleerd op conformiteit met de autowrakkenrichtlijn, en informatie uit andere verslagen van de Commissie[[4]](#footnote-5). Daarnaast is ook rekening gehouden met de gegevens betreffende de streefcijfers van de richtlijn op het gebied van hergebruik/recycling en hergebruik/nuttige toepassing, die zijn gemeld overeenkomstig Beschikking 2005/293/EG[[5]](#footnote-6) van de Commissie.

**2. Informatie over de omzetting van de autowrakkenrichtlijn**

De richtlijn is in alle lidstaten naar behoren omgezet in nationale wetgeving en er zijn geen lopende inbreukprocedures.

Krachtens de autowrakkenrichtlijn zijn alle fabrikanten van voertuigen en uitrusting verplicht het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom te beperken in materialen en onderdelen die na 1 juli 2003 op de markt worden gebracht, afgezien van de in bijlage II bij de richtlijn opgesomde vrijstellingen. Via verschillende wijzigingen van bijlage II zijn de grenswaarden voor deze gevaarlijke stoffen ingrijpend verlaagd[[6]](#footnote-7). Hoewel de beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen doorgaans is omgezet in wetgeving die specifiek op autowrakken betrekking heeft, is voertuigontwerp gericht op hergebruik en nuttige toepassing of verwerking van gerecycleerde materialen in nieuwe voertuigen vaak omgezet in meer generieke afvalstoffenwetgeving, met algemene vereisten voor deze bepalingen die voor alle markten gelden. Zo zijn in Oostenrijk afvalinzamelings- en ‑verwerkingsbedrijven verplicht 0,5 % van hun omzet te gebruiken voor afvalpreventieprojecten, hetgeen een voorbeeld is van een goede praktijk. Voorts is bij de richtlijn bepaald dat het ontwerp van voertuigen gericht moet zijn op hergebruik en nuttige toepassing en dat er grotere hoeveelheden gerecycleerde materialen moeten worden gebruikt in de voertuigen.

Fabrikanten, importeurs en distributeurs moeten systemen opzetten voor het inzamelen van alle autowrakken en, voor zover dat technisch haalbaar is, van afval van gebruikte onderdelen die bij reparaties van passagiersvoertuigen werden weggenomen. Producenten zijn verplicht om een groot deel van de kosten, zo niet alle kosten, van het overdragen van autowrakken aan afvalverwerkingscentra voor hun rekening te nemen. De lidstaten hebben deze eisen veelal in wetgeving omgezet op een manier die de marktdeelnemers flexibiliteit biedt, met een mogelijkheid voor individuele of collectieve systemen. Overeenkomstig de eisen van de richtlijn is de terugneming in het merendeel van de lidstaten kosteloos, met uitzondering van gevallen waarin het betrokken voertuig niet voorzien is van de essentiële voertuigonderdelen dan wel afval bevat dat aan het afgedankte voertuig is toegevoegd. Aangezien de waarde van schroot en/of andere onderdelen die zijn verwijderd voor recycling of hergebruik vrijwel kostendekkend is voor de kosten van het inzamelen van voertuigen van de laatste eigenaars, is het niet moeilijk om aan deze verplichting te voldoen.

Eigenaren van autowrakken moeten in het bezit worden gesteld van een certificaat van vernietiging ten behoeve van uitschrijving van hun afgedankte voertuig. Alle lidstaten hebben gemeld dat zij een nationaal uitschrijvingssysteem hebben opgezet, waarbij de overlegging van een certificaat van vernietiging een voorwaarde is voor de uitschrijving van een voertuig. De uitschrijvingsprocedures zijn belangrijk om te waarborgen dat de autowrakken worden overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen, en om de illegale uitvoer van afgedankte voertuigen te beperken. Iets minder dan de helft van de lidstaten heeft gebruikgemaakt van een bepaling ingevolge welke niet alleen erkende verwerkingsinrichtingen maar ook producenten, handelaren en inzamelaars certificaten van vernietiging mogen afgeven. Hoewel alle lidstaten over uitschrijvingssystemen beschikken, is er de afgelopen jaren sprake van een toename van autowrakken met onbekende verblijfplaats (d.w.z. voertuigen die zijn uitgeschreven, maar waarvoor geen certificaat van vernietiging is afgegeven, of waarvoor de autoriteiten niet over een certificaat van vernietiging beschikken). Dit wijst erop dat de doelmatigheid van de nationale uitschrijvingssystemen te wensen overlaat.

De autowrakkenrichtlijn bevat bepalingen om te verzekeren dat autowrakken naar behoren en tijdig worden verwerkt in verwerkingsinrichtingen die daartoe een vergunning hebben verkregen van de bevoegde instanties. Deze verwerkingsinrichtingen worden bovendien aan inspecties onderworpen. Deze voorwaarden zijn gecreëerd om de negatieve gevolgen voor het milieu te verminderen en om hergebruik en recycling van voertuigonderdelen te bevorderen. Alle lidstaten hebben te kennen gegeven dat zij in dit opzicht de vereisten van de richtlijn in maatregelen hebben vertaald. Roemenië en Finland waren de enige lidstaten die een geringe wijziging van de wetgeving sinds de laatste verslagperiode hebben gemeld: Roemenië heeft de vergunningen die vereist zijn voor het verwerken en demonteren van autowrakken, bijgewerkt. Finland heeft een specifiek decreet uitgevaardigd voor autowrakken (123/2015), waarbij de beperkingen betreffende het gebruik van gevaarlijke stoffen in voertuigen zijn bijgewerkt. In de meeste landen mag niet worden afgeweken van de vergunningsvereisten voor handelingen gericht op het verwijderen van afval uit autowrakken, nadat deze naar behoren zijn verwerkt overeenkomstig de autowrakkenrichtlijn, en moet dit jaarlijks worden gecontroleerd[[7]](#footnote-8). Alleen uit de antwoorden van Denemarken, Italië, Roemenië en het Verenigd Koninkrijk blijkt dat zij dit wel toestaan (dit duidt bovendien op een verandering voor Roemenië sinds de laatste verslagperiode).

De lidstaten zijn verplicht om activiteiten op het gebied van hergebruik en recycling te stimuleren en de autowrakkenrichtlijn bevat streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing. Vanaf 1 januari 2015 moeten de lidstaten de volgende streefcijfers halen, met uiterste termijnen in 2006 en 2015:

* 95 % hergebruik en nuttige toepassing (van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis); en
* 85 % hergebruik en recycling (van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis).

In 2017 hebben veertien lidstaten beide streefcijfers van 85 % en 95 % voor recycling en nuttige toepassing gehaald. Het realiseren van de streefcijfers wordt in hoofdstuk 3 meer in detail besproken.

Enkele lidstaten maakten melding van innovatieve maatregelen voor het stimuleren van hergebruik en recycling. In Italië moeten regionale autoriteiten maatregelen nemen die waarborgen dat overheidsinstellingen (en ondernemingen die grotendeels eigendom zijn van de overheid) jaarlijks ten minste 30 % van hun goederen/producten uit gerecycleerde materialen vervaardigen. Krachtens Italiaanse wetgeving moeten aankopen van vervangende banden voor voertuigen van het openbaar vervoer bovendien voor ten minste 20 % bestaan uit coverbanden. In Frankrijk is de traceerbaarheid van gedemonteerde onderdelen voor hergebruik inmiddels verplicht gesteld. In Slovenië moeten managers van ontmantelingsbedrijven vóór het tot schroot verwerken van gedemonteerde voertuigen uit 10 % van het totale jaarlijkse gewicht van de in ontvangst genomen autowrakken onderdelen, materialen en vloeistoffen verwijderen en deze inleveren voor hergebruik of recycling.

Krachtens de autowrakkenrichtlijn moeten producenten onderdelen en materialen markeren (of “coderen”) aan de hand van coderingsnormen, zodat de onderdelen en materialen die zich voor hergebruik en nuttige toepassing lenen, eenvoudiger als zodanig te herkennen zijn.

Vrijwel alle lidstaten hebben gemeld dat zij de verplichting dat producenten coderingsnormen moeten gebruiken, volledig hebben omgezet in wetgeving. Uitzonderingen zijn Denemarken, waar in de wetgeving niet specifiek melding wordt gemaakt van coderingsnormen, en Griekenland, dat antwoordde dat er in het land geen voertuigfabrikanten zijn gevestigd. Tsjechië verwees naar wetgeving die niet beschikbaar was voor controle door de Commissie.

Producenten moeten voor elk nieuw voertuigtype binnen zes maanden nadat het in de handel is gebracht, demontage-informatie ter beschikking stellen, bijvoorbeeld in de vorm van handboeken of gegevensbanken. Verreweg de populairste manier om producenten de vereiste informatie over demontage, opslag en tests te laten verstrekken is via het IDIS-systeem (International Dismantling Information System)[[8]](#footnote-9). Twintig lidstaten hebben gemeld dat zij gebruikmaken van het IDIS en sommige lidstaten hebben gemeld dat zij ook gebruikmaken van andere nationale maatregelen.

Alle lidstaten hebben de richtlijn omgezet in wetgeving om te verzekeren dat de producenten voor elk nieuw voertuigtype binnen zes maanden nadat het in de handel is gebracht, demontage-informatie ter beschikking stellen.

**3. Informatie over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn**

In de nationale uitvoeringsverslagen wordt ook informatie verstrekt over de wijze waarop er door de lidstaten uitvoering is gegeven aan een aantal bepalingen van de autowrakkenrichtlijn.

Een vermeldenswaardig voorbeeld van een lidstaat waar afvalpreventiemaatregelen zijn genomen, is Ierland, waar producenten verplicht zijn afvalpreventie te bevorderen via een pakket maatregelen dat op bepaalde gespecificeerde voertuigen van toepassing is. Deze maatregelen behelzen onder meer: het gebruik van gevaarlijke stoffen beperken, bij het ontwerp van nieuwe voertuigen rekening houden met demontage, hergebruik, nuttige toepassing en recycling wanneer de voertuigen worden afgedankt, en de hoeveelheid gerecycleerde materialen die bij de productie van gespecifieerde voertuigen worden gebruikt, vergroten.

In Roemenië worden er voorafgaande beoordelingen uitgevoerd om te waarborgen dat voertuigen aan bepaalde doelstellingen voldoen, en hebben voertuigproducenten een nieuwe activeringsnorm via de interface van een gestandaardiseerd boorddiagnosesysteem (OBD) ontwikkeld.

Slechts een beperkt aantal lidstaten kon gedetailleerde informatie verstrekken over de tijdens de autoproductie gebruikte hoeveelheid gerecycleerde materialen. Vermeldenswaard is de opmerking van Polen dat er weliswaar gerecycleerd plastic wordt gebruikt, maar dat het teruggewonnen plastic eerst volgens een speciaal reinigingsproces moet worden gezuiverd, voordat het kan worden toegepast bij de autoproductie. Daarnaast merkte Roemenië op dat propyleen het meest gebruikte gerecycleerde plastic materiaal voor voertuigonderdelen is, en dat gerecycleerd plastic ruim 10 % bedraagt van de totale hoeveelheid plastic in de voertuigen die in het land worden gefabriceerd.

In de meeste lidstaten is sprake van een toename van het aantal erkende verwerkingsinrichtingen. Drie landen (België, Hongarije en Letland) hebben geen gegevens verstrekt over het aantal erkende verwerkingsinrichtingen in de periode 2015-2017. Wanneer voor deze landen wordt uitgegaan van hetzelfde aantal verwerkingsinrichtingen als daar in de voorafgaande verslagperiode aanwezig waren, is het totale aantal erkende verwerkingsinrichtingen in de 28 EU-landen toegenomen van 12 589 in de periode 2012-2014 naar 14 173 in de periode 2015/2017.

18 lidstaten hebben gemeld dat er in hun land verwerkingsinrichtingen zijn met een gecertificeerd milieubeheersysteem. In de EU-28 is het aandeel van verwerkingsinrichtingen met een gecertificeerd milieubeheersysteem toegenomen van 1,9 % in de periode 2012-2014 naar 3,73 % in de periode 2015-2017. In België zijn alle goedgekeurde centra voor verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, demontage en vernietiging van autowrakken in Vlaanderen en Wallonië uitgerust met een milieuzorgsysteem. Dit voorbeeld van een goede praktijk is te danken aan wetgeving die voorschrijft dat dergelijke centra bij de autoriteiten een jaarverslag moeten indienen met de resultaten van een onderzoek naar de bedrijfsactiviteiten door een onafhankelijke inspectie-instelling, waarbij een negatieve beoordeling tot intrekking van de goedkeuring kan leiden.

Slechts tien lidstaten konden specifieke informatie verstrekken over het aantal autowrakken dat bij aflevering in de erkende verwerkingsinrichting geen of een negatieve marktwaarde had, terwijl vijf landen hierover slechts onvolledige informatie konden verstrekken. De verwerking van autowrakken met een negatieve marktwaarde is belangrijk voor het verminderen van de hoeveelheid te verwijderen afval. Toch konden dertien lidstaten hierover geen informatie verstrekken, omdat daarover geen gegevens zijn bijgehouden. Van de lidstaten die wel exacte informatie konden verstrekken, was dit bij zeven landen (Cyprus, Estland, Finland, Ierland, Italië, Portugal en Spanje) het geval, omdat voertuigen die geen of een negatieve marktwaarde hebben in deze landen niet voorkomen. Met andere woorden, in deze landen hadden alle autowrakken nog steeds een positieve marktwaarde. Daarnaast meldde Griekenland dat alle autowrakken die bij de erkende verwerkingsinrichtingen werden afgeleverd, geen marktwaarde meer hadden. Het is echter onduidelijk hoe de positieve waarde van schroot kan worden verklaard wanneer de autowrakken geen waarde hebben op de markt voor tweedehands voertuigen. Alleen Litouwen en Maltakwamen met kwantitatieve gegevens.

De gegevens over de behaalde percentages op het gebied van hergebruik/recycling en hergebruik./nuttige toepassing worden getoond in figuur 1 en figuur 2. De gegevens zijn verzameld door Eurostat op basis van de verplichting van de lidstaten om ieder jaar verslag uit te brengen over de streefcijfers voor autowrakken, in het kader van de verplichte verslaglegging ingevolge de beschikking van de Commissie inzake bijzonderheden van de controle van de naleving van de richtlijn.[[9]](#footnote-10)

In 2017 hebben twintig lidstaten het streefcijfer van minimaal 85 % hergebruik en recycling op basis van gemiddeld voertuiggewicht per jaar gehaald. Twee lidstaten hebben het streefcijfer net niet gehaald en van zes lidstaten zijn geen gegevens beschikbaar. Voor alle 28 EU-lidstaten was het gemiddelde percentage hergebruik en recycling 89 %, vier procentpunten boven het streefcijfer.

Figuur 1: hergebruik en recycling autowrakken (in %)[[10]](#footnote-11)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| België | 88,7 | 88,2 | 89,2 | 91,3 | 92,1 | 93,2 |
| Bulgarije | 89,5 | 93,2 | 94,1 | 94,4 | 94,6 | 97,6 |
| Tsjechië | 80,3 | 80,3 | 80,3 | 90,2 | 90,3 | 91,9 |
| Kroatië | 97,2 | 100 | 89,5 | 92,8 | 93,9 | 99,3 |
| Denemarken | 92,4 | 86,6 | 86 | 91,2 | 88,8 | 91,5 |
| Duitsland  | 92,3 | 89,8 | 89,5 | 87,7 | 89,3 | 89,5 |
| Estland | 80,9 | 77,7 | 87 | 86 | 85,8 | 85,9 |
| Ierland | 81,8 | 80,4 | 82,1 | 83,3 | 86 | 85,9 |
| Griekenland | 82,8 | 88,8 | 80,4 | 64,5 | 100 | 91,9 |
| Spanje | 83 | 83,6 | 84,3 | 85 | 85,4 | 85,8 |
| Frankrijk | 82,4 | 85,3 | 85,9 | 87,5 | 86,9 | 87,4 |
| Italië | 80,8 | 82,2 | 83,4 | 84,6 | 82,5 | : |
| Cyprus | 84,7 | 84,3 | 87,7 | 89,1 | 90,3 | : |
| Letland | 97,6 | 92,4 | 92,2 | 86,6 | 94,3 | 84 |
| Litouwen | 89,2 | 92,1 | 93,5 | 94,6 | 94,9 | 94,8 |
| Luxemburg | 85 | 84 | 87 | 87 | 86 | 94,3 |
| Malta | 95,8 | 91,9 | 45 | 77,7 | 54,4 | : |
| Hongarije | 84,4 | 90,7 | 90,3 | 94,6 | 95,4 | 95,5 |
| Nederland | 83,7 | 86 | 86,1 | 87,7 | 88,9 | : |
| Oostenrijk | 83,4 | 85 | 85,8 | 86,9 | 87,2 | 86,6 |
| Polen | 90,4 | 88,6 | 85,5 | 94,7 | 94,3 | 95,7 |
| Portugal | 82,7 | 82,9 | 83,8 | 84 | 83,5 | 85,2 |
| Roemenië | 84 | 83,8 | 84,1 | 85,1 | : | : |
| Slovenië | 100 | : | 85,9 | : | : | : |
| Slowakije | 89,9 | 92,5 | 94,8 | 88,4 | 96,1 | 95,7 |
| Finland | 82,5 | 82,5 | 82,8 | 82,8 | 82,8 | 82,8 |
| Zweden | 85 | 84,6 | 84,4 | 84,6 | 86,7 | 88,2 |
| Verenigd Koninkrijk | 84,1 | 85,5 | 86,9 | 87,3 | 86,4 | 86,5 |
| IJsland | 100 | 99,6 | 97,7 | 98,5 | 96,8 | : |
| Liechtenstein | 77,2 | 78,2 | 78,7 | 80,5 | 75,6 | 75,1 |
| Noorwegen | 75,5 | 75,4 | 82,9 | 85,2 | 85,2 | : |

Figuur 2: Hergebruik en nuttige toepassing autowrakken 2016 (in %)[[11]](#footnote-12)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| België | 93 | 93 | 94,2 | 96,7 | 96,4 | 97 |
| Bulgarije | 91,3 | 94,1 | 95 | 95,1 | 95,6 | 98,8 |
| Tsjechië | 86,3 | 86,3 | 86,3 | 95,7 | 95,4 | 95,6 |
| Kroatië | 99,9 | 100 | 96,2 | 99,5 | 99,5 | 99,7 |
| Denemarken | 92,6 | 86,7 | 86,1 | 97,6 | 97,1 | 99,6 |
| Duitsland | 106,3 | 103,8 | 101,4 | 95,8 | 98 | 98,4 |
| Estland | 85,1 | 86,4 | 88,4 | 87 | 89,8 | 89,9 |
| Ierland | 87,8 | 91,6 | 90,7 | 91,8 | 92,8 | 94,6 |
| Griekenland | 90,3 | 91,5 | 85,5 | 68,9 | 108 | 99,5 |
| Spanje | 88,2 | 91,5 | 93,5 | 95 | 93,4 | 94 |
| Frankrijk | 87 | 89,3 | 91,3 | 94,3 | 94,8 | 94,6 |
| Italië | 82,3 | 82,8 | 85,1 | 84,7 | 82,6 | : |
| Cyprus | 86,9 | 86,6 | 90,2 | 90,7 | 93,2 | : |
| Letland | 97,9 | 92,6 | 92,4 | 87 | 94,5 | 84,1 |
| Litouwen | 90,1 | 92,4 | 94,4 | 95 | 95,4 | 95,1 |
| Luxemburg | 95 | 95 | 95 | 97 | 96 | 96,2 |
| Malta | 96 | 91,9 | 45 | 77,7 | 54,5 | : |
| Hongarije | 86,2 | 91,7 | 95,6 | 95,2 | 95,8 | 96,9 |
| Nederland | 96,1 | 95,9 | 96 | 97 | 98,7 | : |
| Oostenrijk | 94,2 | 96,7 | 96,1 | 96,9 | 96,9 | 97,9 |
| Polen | 92,8 | 90,3 | 88 | 97 | 96,3 | 98,6 |
| Portugal | 87,6 | 90,5 | 92,7 | 92,7 | 92,1 | 93,8 |
| Roemenië | 86 | 87,4 | 88,5 | 90,8 | : | : |
| Slovenië | 103 | : | 91,3 | : | : | : |
| Slowakije | 91,2 | 93,7 | 96 | 89,4 | 97,4 | 97,5 |
| Finland | 95 | 95 | 97,3 | 97,3 | 97,3 | 97,3 |
| Zweden | 90,6 | 91,3 | 91,3 | 96,8 | 94,6 | 97,2 |
| Verenigd Koninkrijk | 88,1 | 88,9 | 90,7 | 96,9 | 92,2 | 94,1 |
| IJsland | 100 | 99,6 | 97,7 | 98,5 | 96,8 | : |
| Liechtenstein | 92,7 | 89 | 90,6 | 90,8 | 85,6 | 84,7 |
| Noorwegen | 93,8 | 94,7 | 97,5 | 96,7 | 97,7 | : |

Vanaf 2017 hebben vijftien lidstaten het streefcijfer van 95 % voor minimum hergebruik en nuttige toepassing op basis van gemiddeld voertuiggewicht per jaar gehaald. Zeven lidstaten hebben het streefcijfer van 95 % net niet gehaald en zes lidstaten hebben nog geen verslag uitgebracht. Voor alle 28 EU-lidstaten was het gemiddelde percentage hergebruik en nuttige toepassing 94 %, dat wil zeggen iets onder het streefcijfer.

Een aanzienlijk aantal lidstaten dat beschikt over een beheerinfrastructuur en beheerprocedures voor autowrakken, blijkt het streefcijfer op het gebied van nuttige toepassing niet te hebben gehaald. Dit kan evenwel wijzen op een grotere focus op recycling dan op andere vormen van nuttige toepassing(zo hebben Frankrijk, Spanje, Zweden en het Verenigd Koninkrijk wel het streefcijfer voor recycling gehaald, maar niet het streefcijfer voor nuttige toepassing), overeenkomstig het concept van de circulaire economie. Dit zou tevens kunnen wijzen op robuustere, verbeterde verslagleggingsmethoden die bijdragen aan een betere uitvoering van de richtlijn. De lidstaten die de streefcijfers niet hebben gehaald, hebben uitleg gegeven over de redenen en over de maatregelen die zij hebben genomen om de streefcijfers te halen.

De hoge percentages die door Griekenland zijn gemeld, zijn toe te schrijven aan het feit dat ontmantelingsbedrijven hebben gekozen voor langdurige opslag van sommige autowrakken waaruit de vloeistoffen nog niet waren verwijderd. Dit was waarschijnlijk een gevolg van de lage marktwaarde van metalen, die vervolgens tot schroot zijn verwerkt in het jaar na verwijdering van de vloeistoffen. Dit heeft tot gevolg gehad dat er in één jaar een groot aantal autowrakken is verwerkt.

De nieuwe maatregelen die zijn ingevoerd om hergebruik en recycling te stimuleren, bestaan onder meer in maatregelen voor hergebruik van onderdelen uit autowrakken in Hongarije, voorlichtings- en communicatieactiviteiten in Portugal, en financiële ondersteuning van nieuwe onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten op het gebied van afvalpreventie, recycling en hergebruik van onderdelen van autowrakken in Spanje, waarbij projecten die gericht zijn op de recycling van plastic, voorruiten en banden van auto’s, prioriteit krijgen.

**4. Onbekende verblijfplaats en illegale demontage van autowrakken**

Wat betreft de autowrakkenrichtlijn blijft het grootste probleem op het gebied van uitvoering en handhaving het grote aantal “autowrakken met onbekende verblijfplaats”. Dit is al eerder aan de orde gesteld in het vorige verslag van de Commissie over de uitvoering van de autowrakkenrichtlijn in de periode 2011-2014[[12]](#footnote-13) en in de ex-postevaluatie van de vijf richtlijnen inzake afvalstoffen van de Commissie[[13]](#footnote-14). Om het probleem te beoordelen, heeft de Commissie uitvoering gegeven aan een **“Nalevingsbevorderingsinitiatief ter beoordeling van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats”**[[14]](#footnote-15)**.**

De lidstaten werden door Eurostat verzocht om gegevens te verstrekken over de aantallen voertuigen die zijn ingezameld en overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen. Deze gegevens zijn verzameld in onderstaande tabel 1.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabel 1: Totaal aantal ingezamelde en aan erkende verwerkingsinrichtingen overgedragen voertuigen, 2008-2016[[15]](#footnote-16)** |   |   |   |   |   |   |
| (aantal voertuigen) |   |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|  | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Europese Unie**  | 6 301 000 | 9 039 000 | 7 383 000 | 6 789 000 | 6 286 000 | 6 234 000 | 6 150 000 | 5 964 000 | 5 920000 |
| **België** | 141 521 | 140 993 | 170 562 | 165 016 | 160 615 | 134 506 | 126 835 | 107 425 | 106 458 |
| **Bulgarije** | 38 600 | 55 330 | 69 287 | 62 937 | 57 532 | 61 673 | 80 862 | 85 946 | 92 706 |
| **Tsjechië** | 147 259 | 155 425 | 145 447 | 132 452 | 125 587 | 121 838 | 131 987 | 139 440 | 145 928 |
| **Denemarken** | 101 042 | 96 830 | 100 480 | 93 487 | 106 504 | 125 650 | 104 413 | 98 929 | 89 039 |
| **Duitsland** | 417 534 | 1 778 593 | 500 193 | 466 160 | 476 601 | 500 322 | 512 163 | 473 386 | 412 801 |
| **Estland** | 13 843 | 7 528 | 7 268 | 11 413 | 12 835 | 14 712 | 14 720 | 12 884 | 11 184 |
| **Ierland** | 127 612 | 152 455 | 158 237 | 134 960 | 102 073 | 92 467 | 86 950 | 74 910 | 98 213 |
| **Griekenland** | 55 201 | 115 670 | 95 162 | 112 454 | 84 456 | 86 205 | 82 863 | 87 050 | 46 573 |
| **Spanje** | 748 071 | 952 367 | 839 637 | 671 927 | 687 824 | 734 776 | 724 820 | 689 760 | 611 446 |
| **Frankrijk** | 1 109 876 | 1 570 593 | 1 583 283 | 1 515 432 | 1 209 477 | 1 115 280 | 1 084 766 | 1 016 326 | 1 046 083 |
| **Kroatië** | : | : | : | : | 35 213 | 32 135 | 19 388 | 16 900 | 20 386 |
| **Italië** | 1 203 184 | 1 610 137 | 1 246 546 | 952 461 | 902 611 | 876 052 | 853 584 | 958 245 | 978 960 |
| **Cyprus** | 14 273 | 17 303 | 13 219 | 17 145 | 17 547 | 13 212 | 11 160 | 8 293 | 5 151 |
| **Letland** | 10 968 | 10 590 | 10 640 | 9 387 | 10 228 | 9 003 | 9 268 | 8 924 | 8 049 |
| **Litouwen** | 19 534 | 19 656 | 23 351 | 26 619 | 22 885 | 26 482 | 29 982 | 26 546 | 21 306 |
|  **Luxemburg** | 2 865 | 6 908 | 6 303 | 2 341 | 2 834 | 2 290 | 2 225 | 1 617 | 1 854 |
| **Hongarije** | 37 196 | 26 020 | 15 907 | 13 043 | 15 357 | 14 897 | 15 283 | 16 788 | 15 141 |
| **Malta** | : | : | 330 | 2 526 | 2 530 | 1 198 | 2 646 | 4 509 | : |
| **Nederland** | 152 175 | 191 980 | 232 448 | 195 052 | 187 143 | 183 451 | 188 487 | 167 777 | 197 488 |
| **Oostenrijk** | 63 975 | 87 364 | 82 144 | 80 004 | 64 809 | 73 993 | 59 904 | 47 926 | 48 077 |
| **Polen** | 189 871 | 210 218 | 259 576 | 295 152 | 344 809 | 402 416 | 454 737 | 478 202 | 380 529 |
| **Portugal** | 107 746 | 107 946 | 107 419 | 77 929 | 92 008 | 92 112 | 86 713 | 84 158 | 88 559 |
| **Roemenië** | 51 577 | 55 875 | 190 790 | 128 839 | 57 950 | 37 989 | 42 138 | 41 886 | : |
| **Slovenië** | 6 780 | 7 043 | 6 807 | 6 598 | 5 447 | : | 6 260 | : | : |
| **Slowakije** | 39 769 | 67 795 | 35 174 | 39 171 | 33 469 | 36 858 | 29 175 | 26 176 | 36 931 |
| **Finland** | 103 000 | 96 270 | 119 000 | 136 000 | 119 000 | 99 300 | 94 540 | 99 630 | 114 460 |
| **Zweden** | 150 197 | 133 589 | 170 658 | 184 105 | 185 616 | 189 748 | 186 967 | 188 810 | 186 875 |
| **Verenigd Koninkrijk** | 1 210 294 | 1 327 517 | 1 157 438 | 1 220 873 | 1 163 123 | 1 149 459 | 1 106 846 | 995 527 | 1 103 050 |
| **IJsland** | 9 386 | 5 109 | 4 195 | 4 075 | 5 824 | 4 463 | 5 245 | 6 063 | 6 527 |
|  **Liechtenstein** | 91 | 72 | 107 | 94 | 114 | 326 | 188 | 230 | 260 |
| **Noorwegen** | 130 018 | 95 000 | 112 537 | 124 563 | 119 905 | 141 452 | 139 920 | 145 098 | 142 280 |

De gegevens in de tabel hebben betrekking op autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die zijn verwerkt in erkende verwerkingsinrichtingen. In de richtsnoeren voor de lidstaten verzoekt Eurostat de lidstaten tevens verslag uit te brengen over het totale aantal autowrakken dat is ontstaan, in plaats van alleen over de autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven. Dergelijke gegevens worden echter door zeer weinig lidstaten verstrekt, omdat dit niet verplicht is ingevolge de autowrakkenrichtlijn en Beschikking 2005/293/EG van de Commissie tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling van de autowrakkenrichtlijn. Om een schatting te kunnen maken van het aantal ontstane autowrakken moesten daarom gegevens uit andere bronnen[[16]](#footnote-17) worden geraadpleegd. Uit een vergelijking tussen de gegevens over autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die zijn overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen, en de gegevens over het aantal ontstane autowrakken blijkt dat er sprake is van discrepanties. In onderstaande afbeelding uit het recente onderzoek van de Commissie is het aantal autowrakken[[17]](#footnote-18) te zien dat wettelijk is aangemeld (d.w.z. de autowrakken waarvoor een certificaat van vernietiging is afgegeven en die wettig zijn verwerkt), en het grote aantal autowrakken waarvan de verblijfplaats in de EU in 2014 onbekend was. In de afbeelding is rekening gehouden met het aantal ingeschreven voertuigen in de nationale voertuigregistratiesystemen en de uitschrijvingen van voertuigen in de 28 EU-landen. Het aantal autowrakken waarvan de verblijfplaats onbekend is, blijft een bron van grote zorg.



Om een voorbeeld te geven van de wijze waarop dergelijke discrepanties zich kunnen voordoen: Finlandheeft gemeld dat er burgers en marktdeelnemers zijn die de autowrakken niet naar de officiële terugnamepunten van de producenten brengen. Dit heeft tot gevolg dat het totale aantal autowrakken aanzienlijk hoger is dat het aantal certificaten van vernietiging. Bovendien benadrukte Finland dat de stijging van het aantal naar behoren verwerkte autowrakken in 2017 mogelijk het gevolg is van de gestegen metaalprijzen en verbeteringen van het online uitschrijvingssysteem.

Volgens Duitsland is het relatief lage aantal autowrakken dat in Duitsland is ingezameld en verwerkt (in vergelijking met de circa 2,8 miljoen auto’s die jaarlijks permanent worden uitgeschreven), toe te schrijven aan de export van tweedehands auto’s en is in de verslagen die in 2017 zijn opgesteld, het “gat in de statistieken” van voertuigen met onbekende verblijfplaats verkleind.[[18]](#footnote-19)[[19]](#footnote-20) Het verkleinen van dit gat is voornamelijk bereikt door herberekening van het werkelijke aantal permanent uitgeschreven motorvoertuigen, en door middel van gekwalificeerde schattingen betreffende de statistische gegevens van uitvoer van tweedehands voertuigen (naar landen in de EU en daarbuiten).

Uit het recente onderzoek van de Commissie blijkt verder dat enkele van de redenen voor het hoge aantal autowrakken met onbekende verblijfplaats mogelijk gezocht moeten worden bij uitschrijvingssystemen met tekortkomingen en bij onjuiste verwerking van autowrakken (in de zin dat niet alle autowrakken worden overgedragen aan de inzamelingspunten, dat niet voor alle overgedragen autowrakken een verklaring van vernietiging wordt afgegeven, en dat er autowrakken worden gedemonteerd in niet-erkende verwerkingsinrichtingen). Ook worden er autowrakken illegaal uitgevoerd als tweedehandsauto’s.

Daarnaast is er sprake van ontoereikende verbinding en opvolging tussen de systemen voor inschrijving en uitschrijving- of herinschrijving, wat ertoe kan leiden dat voor slechts een deel van de uitgeschreven autowrakken een verklaring van vernietiging wordt afgegeven, terwijl de autowrakken in kwestie wel degelijk op wettige wijze zijn verwerkt; tweedehands voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat en nooit zijn uitgeschreven in de lidstaat van oorsprong; gebrek aan gegevens van goede kwaliteit, met name gegevens over uitvoer van tweedehands voertuigen en autowrakken en lekkages van grondstoffen; een noodzaak tot verbetering van de verslagmethoden van de lidstaten; en illegale inzameling en demontage van autowrakken in niet-erkende verwerkingsinrichtingen waar geen milieunormen worden gehanteerd. Daarom bestaat er behoefte aan een betere handhaving, met inbegrip van inspecties van de inzamelingspunten en de autowrakken.

Er zijn lidstaten die al maatregelen hebben genomen om het probleem aan te pakken, zoals Denemarken waar een beloning is ingevoerd voor de laatst geregistreerde eigenaar die zijn autowrak inlevert bij een erkende verwerkingsinrichting, of Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk die een aanzienlijke stijging van het aantal inspecties van autowrakken hebben gemeld.

**5. Conclusies**

De autowrakkenrichtlijn is in alle lidstaten omgezet in nationale wetgeving en wordt positief beoordeeld.

In zijn algemeenheid lijkt de autowrakkenrichtlijn overwegend naar behoren te worden uitgevoerd. In 2017 hebben 20 van de 28 lidstaten het streefcijfer uit 2015 voor hergebruik en recycling van 85 % van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis gehaald (vijf lidstaten hebben geen verslag uitgebracht). Het halen van het streefcijfer voor hergebruik en nuttige toepassing van 95 % van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis bleek lastiger. Ongeveer de helft van de lidstaten die de streefcijfers niet hebben gehaald, bleek echter slechts een paar procentpunten tekort te komen.

Het gebruik van verboden gevaarlijke stoffen daalt voortdurend naar aanleiding van de wijzigingen van bijlage II bij de autowrakkenrichtlijn[[20]](#footnote-21), die steeds lagere grenswaarden voorschrijven. Daarnaast is het aantal erkende verwerkingsinrichtingen toegenomen en komen de lidstaten met innovatieve maatregelen, zoals het gebruik van gerecycleerde materialen, de ondersteuning van afvalpreventieprojecten en de invoering van milieuzorgsystemen, stuk voor stuk beste praktijken waar andere landen weer een voorbeeld aan kunnen nemen.

Er is één opvallende uitzondering op deze over het algemeen positieve trend, namelijk het probleem van autowrakken met onbekende verblijfplaats. Het op illegale wijze inzamelen, verwerken en verhandelen van onderdelen die uit autowrakken zijn verwijderd, blijft een probleem. Naast het verlies van waardevolle grondstoffen (onderdelen en materialen die geschikt zijn voor nuttige toepassing) hebben dit probleem en de verwerking van autowrakken in niet-erkende verwerkingsinrichtingen negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en het milieu. Dit komt tot uitdrukking in **overweging 7 van Richtlijn (EU) 2018/849,**[[21]](#footnote-22) **waarin wordt gesteld dat Richtlijn 2000/53/EG moet worden geëvalueerd en zo nodig gewijzigd om aandacht te besteden aan “het probleem van niet-geregistreerde autowrakken, inclusief het vervoer van gebruikte voertuigen die vermoedelijk afgedankt zijn, alsook aan de toepassing van richtsnoer van de correspondenten nr. 9 over de overbrenging van autowrakken”.**

De Europese Commissie voert momenteel een evaluatie uit van de autowrakkenrichtlijn, die is bedoeld om te bepalen in hoeverre de regels van de EU-wetgeving de beoogde voordelen voor het milieu, de burgers en de industrie opleveren. De evaluatie zal in 2020 worden afgerond[[22]](#footnote-23). Tot de onderwerpen die worden geëvalueerd, behoren onder meer de doelmatigheid van de uitvoering van de richtlijn, met inbegrip van het probleem van autowrakken met onbekende verblijfplaats, de samenhang met de definities van andere wetgeving, de relevantie en haalbaarheid van het instellen van streefcijfers voor specifieke materialen, verslagleggings- en controlemethoden, en de relevantie in het licht van de uitdagingen van nieuwe technologieën, met inbegrip van elektrische en hybride voertuigen, en de veranderingen in de materialensamenstelling van voertuigen.

1. PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34. [↑](#footnote-ref-2)
2. PB L 282 van 26.10.2001, blz. 77. [↑](#footnote-ref-3)
3. http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm [↑](#footnote-ref-4)
4. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\_en.htm [↑](#footnote-ref-5)
5. PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30 [↑](#footnote-ref-6)
6. De Commissie is momenteel bezig met de voorbereiding van de negende en tiende wijziging van bijlage II. [↑](#footnote-ref-7)
7. Afwijking van de vergunningseisen volgens artikel 6, lid 2, van de autowrakkenrichtlijn. [↑](#footnote-ref-8)
8. *IDIS | The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, https://www.idis2.com/ [↑](#footnote-ref-9)
9. EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\_waselvt&lang=en [↑](#footnote-ref-10)
10. https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database [↑](#footnote-ref-11)
11. https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database [↑](#footnote-ref-12)
12. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\_en.htm [↑](#footnote-ref-13)
13. http://ec.europa.eu/environment/waste/target\_review.htm [↑](#footnote-ref-14)
14. **Nalevingsbevorderingsinitiatief ter beoordeling van de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats”**<http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm>**).** [↑](#footnote-ref-15)
15. ***Bron***: Eurostat (online gegevenscode: env\_waselvt) [↑](#footnote-ref-16)
16. Eurostat, Statistieken van de buitenlandse handel; Vereniging van Europese Automobielfabrikanten (ACEA - European Automobile Manufacturers’ Association); Eurostat-datasets: road\_eqs; road\_eqr; POLK. Van deze bronnen is gebruikgemaakt in het **Nalevingsbevorderingsinitiatief van de Commissie ter beoordeling van de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (de autowrakkenrichtlijn), met nadruk op autowrakken met onbekende verblijfplaats (**<http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm>**).** [↑](#footnote-ref-17)
17. De autowrakkenrichtlijn heeft betrekking op voertuigen van de categorie M1 (voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend) en voertuigen van de categorie N1 (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton). [↑](#footnote-ref-18)
18. Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333 [↑](#footnote-ref-19)
19. Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10 [↑](#footnote-ref-20)
20. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\_en.htm [↑](#footnote-ref-21)
21. PB 150 van 14.6.2018, blz. 93. [↑](#footnote-ref-22)
22. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\_en.htm [↑](#footnote-ref-23)